

## **CAMA-Kommentar 1/2008**

20. Oktober 2008

### **Bitte keinen Teekessel - originäre Auswirkungen der Banken- und Finanzkrise auf die Automobilbranche**

Abstürzende Aktienindizes, schwindendes Konsumentenvertrauen, massive Absatzrückgänge bei nahezu allen OEMs im September, Produktionsstopps bei Opel, Ford und BMW, geplante Reduzierungen der Produktionsmengen bei Daimler sowie Skoda, Toyota mit einer potentiellen Gewinnwarnung, die GM-Aktie auf dem niedrigsten Stand seit 50 Jahren und der Abbau von fast 25% der Arbeitsplätze bei Volvo – all dies sind die **Auswirkungen der aktuellen Krise auf den globalen Finanzmärkten**. Es vergeht kaum eine Stunde, in der nicht neue Meldungen auflaufen, welche direkt die Automobilindustrie betreffen.

Allerdings darf nicht außer Acht gelassen werden, **dass die Finanzkrise nur der aktuelle Höhepunkt einer Vielzahl von Ereignissen** ist, welche der Automobilbranche schwer zuge-setzt haben. Als Einflussfaktoren seien hier die weiterhin hohen Kraftstoffpreise trotz sinkendem Rohölpreis, die CO<sub>2</sub> – Debatte oder der starke Euro genannt.

Daher gilt es genau zu unterscheiden, was die **originären Effekte der aktuellen Finanzkrise** auf die Automobilindustrie sind:

1. **Unerwarteter Nachfrageeinbruch** aufgrund der durch die Finanzkrise auf die Realwirtschaft übertragenen Störungen. So prognostiziert der IWF in seinem halbjährlichen Weltwirtschaftsausblick für das Jahr 2009 im deutschen Wirtschaftsraum eine Stagnation des Wirtschaftswachstums gegenüber einem Wachstum von 1,8 % im Jahre 2008. Dem steht die aktuelle Stellungnahme des DIW in seinem Wochenbericht vom 08.10.2008 gegenüber, in welchem der DIW weiterhin von einem Wachstum von 1,0 % im Jahr 2009 ausgeht. Der DIW sieht die Ursachen für die Eintrübung der Konjunktur nur teilweise in der Finanzkrise, Hauptursache dürfte der sich allmählich auf sein Ende zu bewegendende Aufschwung sein. Aber auch der Ausblick der OEMs ist ähnlich negativ. So geht Ford-Chef Alan Mullay davon aus, dass mit einer Erholung erst im Jahre 2010 zu rechnen ist, BMW-Vorstandsvorsitzender Norbert Reithofer spricht von Mitte 2009. Ohne neues Vertrauen der potentiellen Käufer in die Finanzmärkte wird es auch keine Verbesserung der aktuellen Absatzsituation in der Automobilindustrie geben – die Konsumenten halten schlicht ihr Geld fest.

2. Auch die Banktöchter der Automobilhersteller – zu deren Aufgaben die Leasingfinanzierung der Neuwagenkäufe gehört - sind in einer schwierigen Situation. Sie können sich ebenfalls am Kapitalmarkt nicht mehr zu günstigen Konditionen mit Finanzmitteln versorgen – entsprechend

teurer werden die Finanzierungsangebote und es **schwinden die Möglichkeiten, den Absatz mit günstigen Finanzierungsoptionen anzukurbeln**. Die US – Handelsgruppe Auto Nation geht davon aus, dass aufgrund der strengeren Bonitätsprüfungen der Neufahrzeugabsatz in den USA um rund 20 Prozent zurückgehen werde. Auch kämpfen die Automobilhersteller aktuell mit den **niedrigen Restwerten**, welche für die Fahrzeuge erzielt werden, die **aus den Leasingverträgen zurückkommen**. BMW musste hierfür im Frühjahr bereits 236 Mio. Euro zurückstellen, im 2. Quartal folgten weitere 459 Mio. Euro.

3. Aber auch der originäre **Finanzierungsbedarf der OEMs und ihrer Zulieferer** – vor allem der mittelständischen Unternehmen – ist in Zeiten angespannter Finanzmärkte nicht mehr durchweg sichergestellt. Die Bedingungen, an welche die Bereitschaft zu Kreditvergabe seitens der Banken geknüpft sind, führen zu weiteren negativen Effekten. So geht der Hauptgeschäftsführer des BDI, Werner Schnappauf, davon aus, dass es für die Unternehmen schwieriger und teurer wird, Investitionskredite zu erhalten. Dies gilt auch für die Mezzanine – Finanzierung, welche nach einem Bericht des Handelsblattes im Moment in Deutschland nahezu stillsteht – es sind einfach keine internationalen Investoren zu finden, welche Nachrangdarlehen an deutsche mittelständische Unternehmen vergeben. Das führt zwangsläufig zu einer geringeren Investitionstätigkeit im Bereich der Sachanlagen, aber auch in der Forschung und Entwicklung werden Ausgaben geschoben.

Was jetzt notwendig ist, ist ein **systematisches Krisenmanagement**, um starke Abweichungen von den Zielplanungen, die zu hohen Verlusten führen, schnell zu korrigieren. In Krisenzeiten profitiert nach Pasteur der vorbereitete Geist – die vielen Kooperations- und Fusionsgerüchte zeigen bereits, dass es auch eine Zeit ist, die Branche in seinem Sinne zu verändern. Die Finanzkrise aber zu verwenden, um über die anderen essentiellen Problemfelder der Automobilindustrie hinwegzutäuschen, ist nicht angemessen.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

[info@cama-automotive.de](mailto:info@cama-automotive.de) – wir antworten umgehend!